

## FLORIANÓPOLIS - REALIDADE OCULTA NA "MAGIA"

Desde a sua fundação em 1766 até meados dos anos de 1940, Florianópolis destacou-se como principal centro econômico do estado catarinense, tendo como base econômica o comércio. No entanto, aos poucos foi perdendo a relevância econômica para outras regiões do estado, outras capitais regionais como Joinville, Blumenau, Lages, Criciúma e Chapecó (PERES, 1994).

Segundo Peres (1994), Florianópolis apresentou 4 etapas principais de crescimento:

<b>Antes da construção da ponte Hercílio Luz (séc XIX - 1926):</b> centrada nas atividades portuárias.
<b>De 1926 até o final dos anos 30:</b> com o crescimento continental
<b>1940-1960:</b> queda das atividades portuária dá lugar para gestão pública, com expansão das atividades públicas (instituições) somada ao setor da construção civil.
<b>1970-1980:</b> grande expansão da gestão pública, centralização da administração (política do regime militar), explosão do setor imobiliário, dos serviços e posteriormente (déc 80) do turismo.

E o apontar do turismo como um importante articulador e indutor do consumismo nesse período da crescente globalização, gera paisagens valorizadas por empreendimentos. Como nova modalidade de consumo de massa, expande com a produção de bens e serviços que se integram para o consumo final.

Nos anos 60 o crescimento acelerado destaca-se nos municípios vizinhos da capital catarinense: São José, Biguaçu e Palhoça. A partir da década de 70 o Aglomerado Urbano de Florianópolis (AUF) apresenta um acelerado crescimento urbano. É nesse mesmo período que ocorre um significativo fluxo migratório em direção à região de pessoas que procuram melhores condições de vida. Grande parte dos migrantes pertence às classes de renda mais baixa, fixando-se geralmente nos Municípios do Aglomerado Urbano de Florianópolis, e são oriundos do interior do estado catarinense.

## ESPECULAÇÃO

A respeito da distribuição sócio-espacial da população na capital destaca-se a especulação imobiliária desde seu início do processo de urbanização. Por exemplo, com o crescimento populacional entre os anos de 1930 e 1940, novas exigências de serviços e infra-estrutura eram elaboradas pela população insatisfeita que pressionava para subdividir os enormes terrenos posses de uma minoria. Com a modernização da estrutura urbana na década de 1970, sítios foram desapropriados, outros foram loteados e vendidos rapidamente, e apenas os que tinham condições de pagar essa mobilidade urbana acompanham esse processo especulativo.

O Plano Diretor (1952) definiu os principais eixos viários a serem construídos. A valorização dos terrenos próximos à infra-estrutura e a transferência das rendas absolutas e diferenciais para o setor do capital imobiliário são bases para a acumulação territorial e imobiliária nos anos 1960 à 1980 (PERES, 1994).

## SEGREGAÇÃO

O processo desigual da reprodução da força de trabalho é impresso na desterritorialização (mobilidade social), na crescente segregação urbana e na crescente migração intra e extra-urbana. A migração da população de baixa renda ocorreu: do campo para a cidade; da área litoral e pesqueira para a periferia urbana (com a inversão do setor imobiliário que começa a visar os balneários como área turística); interno (endógeno) causado pela valorização imobiliária e especulativa; e finalmente, por despejo (PERES, 1994).

Sobre as características dos moradores das áreas de interesse social, constatou-se que 50% das famílias que moram nas favelas de Florianópolis têm renda até 2 salários mínimos. Em uma média de 4 pessoas por família. A procedência das famílias geralmente é o interior do estado (47%) e apenas 10% vindos de outros estados (SMHTDS, 2005).

O problema da falta de terra urbana está vinculado diretamente à propriedade territorial-imobiliária que marca estruturalmente a malha urbana de Florianópolis ao se apropriar de áreas de interesse capital.

### CRESCIMENTO DAS FAVELAS EM FLORIANÓPOLIS

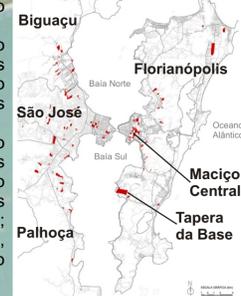
Ano	Pop. da cidade	Nº de favelas	População área favelas	TX cresc. favela
1987	228246	29	21393	
1992	254941	42	32290	8,58%
1996	271281	46	40283	3,98%
2000	331784	55	54340	6,72%
2004	386913	58	61445	Projeção

Fonte: SMHTDS, 2005  
Totaliza 61 áreas de assentamento precário na capital e 108 nos outros municípios da área conurbada. Incluindo no geral 27 786 domicílios que abrigam 111 144 pessoas, sendo 65% dos domicílios na área continental e 34,2% na Ilha (INFOSOLO-Florianópolis, 2005).

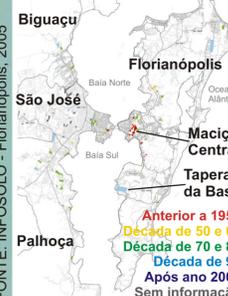
Apresenta 3 grandes momentos da ocupação do solo urbano pela população pobre no AUF:

- 1º - final do séc. XIX: Maciço Central do Morro da Cruz.
- 2º - década de 70 e 80: adensamento do Maciço Central; ocupação de áreas na porção continental da capital; início do processo de periferização nos municípios de São José e Palhoça.
- 3º - a partir da década de 90 até o momento: adensamento das áreas antigas; aumento significativo do número de áreas de assentamentos precários no município de Biguaçu; novas áreas no norte e sul da Ilha, porém num processo menos intenso que nas áreas continentais.

### LOCALIZAÇÃO DOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS - 2005



### INÍCIO DA OCUPAÇÃO DOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS



## TAPERA DA BASE

### DELIMITAÇÕES E ACESSOS

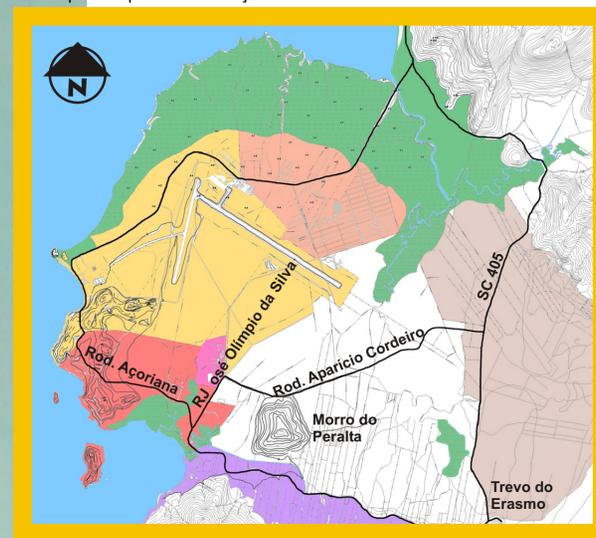
A área da Tapera da Base na parte sudoeste da Ilha de Santa Catarina faz parte do Distrito do Ribeirão da Ilha, compondo a Unidade Espacial de Planejamento UEP 93 Tapera da Base. Os limites físicos ocorrem a Norte com a Base Aérea e Aeroporto; Leste com o Morro do Peralta e bairro Campeche; Sul com o bairro Ribeirão da Ilha; e finalmente Oeste pelo mar (Baía do Ribeirão).

Os acessos para a Tapera podem ser os seguintes:

Rodovia SC 405 acessada no trecho do trevo do Erasmo seguindo pelo Bairro Ribeirão da Ilha até chegar na Rodovia Açoriana (principal da Tapera).

Rodovia SC 405 acessada no do trevo de acesso a Rod. Aparício Cordeiro, seguindo por essa mesma rodovia até encontrar a Rua José Olímpio da Silva que chega na Rod. Açoriana.

Interior da Base Aérea apenas para transporte coletivo urbano (ônibus linha Tapera via Saco dos Limões e Tapera via túnel) e para moradores da Tapera que comprovem a residência e a necessidade de "trânsito livre", sendo assim cadastrados e mesmo assim liberados apenas após a identificação rotineira.



- Tapera da Base
- Carianos
- Campeche
- Baía Sul
- Alto do Ribeirão
- CEFA
- Base Aérea | Aeroporto Hercílio Luz
- Mangue

Fonte: autora com base no mapa e foto originais do IPUF, 2004.

Os acessos que aparentemente são vários, ainda assim são dificuldades na chegada de pessoas na Tapera. O mais comum utilizado é pela Rod. Aparício Cordeiro, cerca de 4 Km entre o trevo na Rod. SC-405 no Campeche até a Tapera. No entanto, este acesso também é o mais precário. "Resolveu-se" em 1995 aplicar infra-estrutura e pavimentá-lo com asfalto esse trecho importante, no governo estadual catarinense na vigência do governador Paulo Afonso Vieira, e por "coincidência" este era um dos requisitos obrigatórios que permitiria a internacionalização do aeroporto no momento.

A pavimentação utilizada não foi asfáltica. A cobertura da estrada obteve o tratamento superficial duplo, o mesmo usado nos acostamentos de boa parte das rodovias do país. Uma pavimentação mais barata, porém de menor durabilidade, que não seria problema no entender do engenheiro Galina. "O tráfico naquela área não é pesado", justifica (DC, 1995 apud PINHO, 1999, p. 44). Porém, a qualidade deste asfalto não foi suficiente e logo em meses estava totalmente depredado. Agora no início do ano de 2006 iniciou-se mais uma vez a operação de recuperar essa rodovia. E até o momento atual está em construção.

E o acesso pela Base que é o mais estruturado e curto (reduz cerca de 10 km em relação aos outros indicados) é difícil no sentido de permeabilidade. Por motivos de controle e segurança foi decidido em 1941, com a ativação da Base Aérea, que ali circulam apenas pessoas devidamente sinalizadas e cadastradas que obtêm o "PASSE LIVRE". Esse passe gerou diversos confrontos e atritos entre os moradores da Tapera e da Base. Este funciona entre os períodos de 6:00 à 22:00 horas. Só o passe permanente permite o trânsito 24 horas.

Assim, a **BASE AÉREA É UMA BARREIRA EXISTENTE E DESINTEGRADORA ENTRE A COMUNIDADE E A CIDADE, TRANSFORMANDO A TAPERA NUM BAIRRO INVISÍVEL.**

Pois, a acessibilidade e a infra-estrutura existente são fatores primordiais na escolha do cidadão no seu destino na cidade, tanto como para moradia, lazer, investimento de capital.

## CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E AMBIENTAIS

A praia na Tapera é composta por duas faixas:

- Praia do Peralta ou Tapera - mais a Oeste, com vista para a Ilha de Laranjeiras, é acessada pela Rua da Praia;
- Praia do Garcia - mais a Leste, de frente a Ilha Maria Francisca ou Flechas, acessada pela Rua da Ilha.

As águas calmas além de atrair banhistas, com a profundidade que logo atinge também é muito propícia para atracações de barcos e para a pesca e cultivo de marisco, ostra e berbigão.



Praia da Tapera ou do Peralta



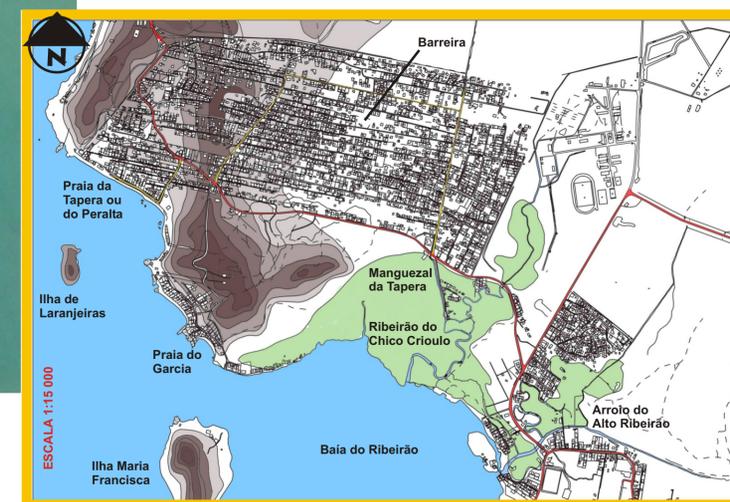
Casa de pescadores - em condições precárias



Obstrução à praia do Garcia



Ilha de Laranjeiras



A Tapera é na maior parte de seu território físico plana, apresentando algumas elevações que não ultrapassam 70 m que separam o "miolo" do bairro (Barreira) e a praia. Outros recortes de relevo existentes se devem a antigos exploradores de terra que se aproveitavam desse recurso natural para construções existentes na Ilha como os aterros das baías e para interesses locais dos moradores das áreas mais baixas e alagadiças.



Ribeirão do Chico Crioulo: canalizado na rua do Juca

Já com respeito à hidrografia local, pertencente à bacia do Ribeirão da Ilha, apresenta dois principais rios. "O Arroio do Alto Ribeirão tem suas nascentes no Morro do Ribeirão, à Sudoeste. O Ribeirão do Chico Crioulo, também chamado Ribeirão do Porto, tem suas nascentes nas imediações do Aeroporto Hercílio Luz (ao Norte), ajustado hoje por canais de drenagem. Ambos desembocam na Baía do Ribeirão" (SILVA, 1991, p. 05).

O mangue é denominado Mangue da Tapera e compõe a menor área de mangue da Ilha com total de 52,2 ha. É área de Preservação Permanente constituído pela legislação federal e pertence à União. Todavia, a construção de rodovias que corta o mangue e a ocupação predadora e desenfreada do homem coloca em risco essa área.



Ilha Maria Francisca Propriedade privada